Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8828**
18. Wahlperiode 20.06.2016

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr

A. Problem und Ziel

Deutschland verfolgt das Ziel, bis 2020 seinen CO_2-Ausstoß gegenüber 1990 um mindestens 40 Prozent zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch der Verkehrssektor seine Emissionen mindern. Die Steigerung des Anteils der Elektrofahrzeuge ist eine zentrale Maßnahme, damit der Sektor Straßenverkehr einen adäquaten Beitrag zur Reduktion der CO_2-Emissionen und somit zur angestrebten Dekarbonisierung leistet.

Bisher hat die Bundesregierung mit dem Regierungsprogramm Elektromobilität im Wesentlichen die Marktvorbereitungsphase unterstützt und hierfür gut 1,5 Mrd. Euro für Forschung und Entwicklung bereitgestellt. Mit der nun beginnenden Markthochlaufphase kommt es darauf an, einen sich selbst tragenden Markt zu unterstützen und den Anteil an Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen von bisher unter 1 Prozent bis 2020 deutlich zu erhöhen. Um die Akzeptanz und Attraktivität aus Sicht des Nutzers zu steigern und zeitnah aus umweltpolitischen Gründen einen zunehmenden Anteil von Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen zu erreichen, ist es notwendig, die bestehende Kostenlücke im Vergleich zu konventionellen Kraftfahrzeugen zu reduzieren.

Die Bundesregierung hat hierzu ein Gesamtpaket aus zeitlich befristeten Kaufanreizen, weiteren Mitteln für den Ausbau der Ladeinfrastruktur, zusätzlichen Anstrengungen bei der öffentlichen Beschaffung von Elektrofahrzeugen sowie aus steuerlichen Maßnahmen in einem Gesamtumfang von 1 Mrd. Euro entwickelt:

Es ist vorgesehen, einen wesentlichen Teil der Kostenlücke über die Gewährung einer Kaufprämie für reine Elektrofahrzeuge und für Plug-In-Hybridelektrofahrzeuge zu gewähren und jeweils zur Hälfte von der Bundesregierung und von der Industrie zu finanzieren. Die öffentliche Hand wird bei ihren eigenen Fuhrparks mit gutem Beispiel vorangehen. Der Anteil der durch die Bundesregierung in ihrem Geschäftsbereich zu beschaffenden Elektrofahrzeuge soll auf mindestens 20 Prozent erhöht werden. Darüber hinaus sollen zusätzliche Fördermittel für den Aufbau eines bedarfsgerechten und flächendeckenden Netzes an Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bereitgestellt werden. Flankierend sollen über steuerliche Lenkungswirkungen Anreize für den Umstieg auf klimafreundliche Fahrzeuge geschaffen werden.

B. Lösung

Für alle reinen Elektrofahrzeuge (einschließlich Brennstoffzellenfahrzeuge) mit erstmaliger Zulassung vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2015 galt eine von fünf auf zehn Jahre verlängerte Kraftfahrzeugsteuerbefreiung. Bei erstmaliger Zulassung solcher Fahrzeuge seit dem 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2020 gilt eine fünfjährige Steuerbefreiung. Diese Kraftfahrzeugsteuerbefreiung soll rückwirkend zum 1. Januar 2016 in eine zehnjährige Steuerbefreiung geändert werden.

Inzwischen hat sich auch die komplette Elektro-Umrüstung von Bestandsfahrzeugen, die ursprünglich mit Verbrennungsmotoren zugelassen waren, fortentwickelt. Dies trägt in begrenztem Umfang ebenfalls zu lokal emissionsfreier Mobilität bei. Die zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge wird deshalb auf technisch angemessene, verkehrsrechtlich genehmigte Elektro-Umrüstungen ausgeweitet.

Arbeitgeber sollen sich durch einen steuerlichen Anreiz stärker an dem Ausbau der Ladeinfrastruktur beteiligen. Deshalb wird eine Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers eingeführt. Zusätzlich wird die Überlassung von Ladevorrichtungen an Arbeitnehmer begünstigt.

C. Alternativen

Keine zusätzlichen steuerlichen Maßnahmen zur Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr und damit eine verminderte Anreizwirkung.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Im Einzelplan 60 entstehen die im folgenden Finanztableau für den Bund dargestellten finanziellen Auswirkungen in Mio. Euro:

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung [1]	Kassenjahr				
		2016	2017	2018	2019	2020
Insgesamt	- 5	.	- 5	- 10	- 15	- 20
Bund	- 2	.	- 2	- 4	- 6	- 9
Länder	- 2	.	- 2	- 4	- 7	- 8
Gemeinden	- 1	.	- 1	- 2	- 2	- 3

[1] Wirkung für den ersten vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten.

Einzelheiten ergeben sich aus dem allgemeinen Teil der Gesetzesbegründung.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Ausweitungen der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung und die Steuerbegünstigung im Lohnsteuerrecht für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile kein Mehraufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Ausdehnung der Steuerbegünstigung für Elektrofahrzeuge im Kraftfahrzeugsteuergesetz führt zu keiner Veränderung des Erfüllungsaufwandes.

Für die Wirtschaft vermindert sich der laufende Erfüllungsaufwand in einem Umfang von jährlich 50 000 Euro durch die Einführung der Steuervergünstigungen im Einkommensteuergesetz. Besteuerungstatbestände und somit auch Aufzeichnungserfordernisse werden reduziert.

Der laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aus diesem Regelungsvorhaben unterliegt der „One in, one out"-Regel (Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015). Da es sich dabei um Entlastungen in Höhe von 50 000 Euro handelt, stehen diese als Kompensationsvolumen für künftige Regelungsvorhaben des Bundesministeriums der Finanzen zur Verfügung.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Das Gesetz begründet keine zusätzlichen Informationspflichten und hat somit neben der dargestellten geringfügigen Entlastung keine Auswirkungen auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Finanzverwaltung (Einzelplan 08) entsteht durch die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes ein einmalig anfallender Erfüllungsaufwand im Jahr 2016 von 290 000 Euro. Dieser Mehraufwand soll finanziell innerhalb des Einzelplans 08 ausgeglichen werden.

Die Prüfung der neuen Steuervergünstigungen im Einkommensteuergesetz führt zu höherem Aufwand für die Verwaltung. Dabei entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 5 000 Euro.

F. Weitere Kosten

Der Sozialversicherung entstehen bei der Beitragserhebung insgesamt Mindereinnahmen in einer Größenordnung von rund 6,5 Mio. Euro jährlich.

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen keine direkten sonstigen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 20. Juni 2016

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von
Elektromobilität im Straßenverkehr

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 27. Mai 2016 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr*)

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

§ 3d des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 901) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

   „Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des Elektrofahrzeugs in der Zeit vom 18. Mai 2011 bis 31. Dezember 2020 für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt."

2. In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Steuerbefreiung" die Wörter „nach Absatz 1 oder nach § 18 Absatz 4b" eingefügt.

3. Folgender Absatz 4 wird angefügt:

   „(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten entsprechend für technisch umgerüstete Fahrzeuge, die ursprünglich zum Zeitpunkt der erstmaligen verkehrsrechtlichen Zulassung mit Fremdzündungsmotoren oder Selbstzündungsmotoren angetrieben wurden. Die Steuerbefreiung wird nach Maßgabe folgender Voraussetzungen gewährt:

   1. das Fahrzeug ist in der Zeit vom … [*einsetzen: Datum des Kabinettsbeschlusses zum Gesetzentwurf*] bis zum 31. Dezember 2020 nachträglich zu einem Elektrofahrzeug im Sinne des § 9 Absatz 2 umgerüstet worden und

   2. für die bei der Umrüstung verwendeten Fahrzeugteile ist eine Allgemeine Betriebserlaubnis nach § 22 in Verbindung mit § 20 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilt.

   Die Steuerbefreiung beginnt an dem Tag, an dem die Zulassungsbehörde die Voraussetzungen nach Satz 2 als erfüllt feststellt."

*) Die Verpflichtungen aus der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1) sind beachtet worden.

Artikel 2

Änderung des Einkommensteuergesetzes

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Februar 2016 (BGBl. I S. 310) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 Nummer 46 wird wie folgt gefasst:

   „46. zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 zweiter Halbsatz im Betrieb des Arbeitgebers und für die zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung;“.

2. § 40 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 5 Satz 2 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

   b) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

      „6. den Arbeitnehmern zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn unentgeltlich oder verbilligt die Ladevorrichtung für Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge im Sinne des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 zweiter Halbsatz übereignet. Das Gleiche gilt für Zuschüsse des Arbeitgebers, die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Erwerb und die Nutzung dieser Ladevorrichtung gezahlt werden.“

3. § 52 wird wie folgt geändert:

   a) Nach Absatz 4 Satz 9 wird folgender Satz eingefügt:

      „§ 3 Nummer 46 in der am ... [*einsetzen: Tag nach der Verkündung des vorliegenden Änderungsgesetzes*] geltenden Fassung ist erstmals anzuwenden auf Vorteile, die in einem nach dem 31. Dezember 2016 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge nach dem 31. Dezember 2016 zugewendet werden, und letztmals anzuwenden auf Vorteile, die in einem vor dem 1. Januar 2021 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge vor dem 1. Januar 2021 zugewendet werden.“

   b) Nach Absatz 37b wird folgender Absatz 37c eingefügt:

      „(37c) § 40 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 in der am ... [*einsetzen: Tag nach der Verkündung des vorliegenden Änderungsgesetzes*] geltenden Fassung ist erstmals anzuwenden auf Vorteile, die in einem nach dem 31. Dezember 2016 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge nach dem 31. Dezember 2016 zugewendet werden, und letztmals anzuwenden auf Vorteile, die in einem vor dem 1. Januar 2021 endenden Lohnzahlungszeitraum oder als sonstige Bezüge vor dem 1. Januar 2021 zugewendet werden.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Steigerung des Anteils der Elektrofahrzeuge ist eine zentrale Maßnahme, damit der Sektor Straßenverkehr einen adäquaten Beitrag zur Reduktion der CO2-Emissionen sowie zur angestrebten Dekarbonisierung leistet. Aus diesem Grunde ist es unerlässlich, dass neben den bereits getroffenen steuerlichen Maßnahmen und zur Unterstützung der vorgesehenen außersteuerlichen Maßnahmen der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität weitere steuerliche Maßnahmen im Kraftfahrzeugsteuer- und im Einkommensteuergesetz zur Steigerung der Anreizwirkung hinzutreten.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

1. Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Die derzeit geltende fünfjährige Steuerbefreiung für Erstzulassungen reiner Elektrofahrzeuge in § 3d Absatz 1 KraftStG wird rückwirkend zum 1. Januar 2016 in eine zehnjährige Befreiung umgewandelt. Darüber hinaus wird die zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge auf technisch angemessene, verkehrsrechtlich genehmigte Elektro-Umrüstungen ausgeweitet.

2. Änderung des Einkommensteuergesetzes

Steuerbefreit werden vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs des Arbeitnehmers im Betrieb des Arbeitgebers und für die zeitweise zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung. Der Arbeitgeber erhält zudem die Möglichkeit, geldwerte Vorteile aus der Übereignung der Ladevorrichtung und Zuschüsse pauschal mit 25 Prozent Lohnsteuer zu besteuern. Die Regelungen werden befristet für den Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2020.

III. Alternativen

Keine zusätzlichen steuerlichen Maßnahmen zur Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr und damit eine verminderte Anreizwirkung.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Für die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Artikel 1) ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 105 Absatz 2, erster Halbsatz GG, da dem Bund das Aufkommen aus dieser Steuer ganz zusteht.

Für die Änderung des Einkommensteuergesetzes (Artikel 2) ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 105 Absatz 2, erster Halbsatz GG, da dem Bund das Aufkommen aus dieser Steuer zum Teil zusteht.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die vorgesehenen gesetzlichen Maßnahmen stehen im Einklang mit dem Unionsrecht und den bestehenden völkerrechtlichen Verträgen.

Zu den Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes werden die Verpflichtungen aus der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren

auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1) beachtet.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Entfällt.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Ausweitung der Kraftfahrzeugsteuerbegünstigung für reine Elektrofahrzeuge dient der Nachhaltigkeit, da die Elektromobilität große Potentiale zur Verringerung lokaler verkehrsbedingter Emissionen birgt und zum Ausbau klimafreundlicher Verkehrssysteme beiträgt. Für die Steuerbefreiung entsprechender vom Arbeitgeber gewährter Vorteile sowie die Pauschalierung der Lohnsteuer im Einkommensteuergesetz gilt dies gleichermaßen.

Der Gesetzentwurf verfolgt daher den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

3. Demografische Auswirkungen

Keine.

4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. Euro)

lfd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung[1]	Kassenjahr				
				2016	2017	2018	2019	2020
1	EStG	**Insg.**	**- 5**	**.**	**- 5**	**- 10**	**- 15**	**- 20**
	Steuerbefreiung der geldwerten Vorteile aus	LSt	- 5	.	- 5	- 10	- 15	- 20
	dem Aufladen privater Elektrofahrzeuge beim	SolZ	.	.	.	.	.	.
	Arbeitgeber und aus der Überlassung von							
	Ladevorrichtungen; Pauschalierung der	**Bund**	**- 2**	**.**	**- 2**	**- 4**	**- 6**	**- 9**
	Lohnsteuer bei Übereignung von	LSt	- 2	.	- 2	- 4	- 6	- 9
	Ladevorrichtungen	SolZ	.	.	.	.	.	.
		Länder	**- 2**	**.**	**- 2**	**- 4**	**- 7**	**- 8**
		LSt	- 2	.	- 2	- 4	- 7	- 8
		Gem.	**- 1**	**.**	**- 1**	**- 2**	**- 2**	**- 3**
		LSt	- 1	.	- 1	- 2	- 2	- 3
2	Finanzielle Auswirkungen insgesamt	**Insg.**	**- 5**	**.**	**- 5**	**- 10**	**- 15**	**- 20**
		LSt	- 5	.	- 5	- 10	- 15	- 20
		SolZ	.	.	.	.	.	.
		Bund	**- 2**	**.**	**- 2**	**- 4**	**- 6**	**- 9**
		LSt	- 2	.	- 2	- 4	- 6	- 9
		SolZ	.	.	.	.	.	.
		Länder	**- 2**	**.**	**- 2**	**- 4**	**- 7**	**- 8**
		LSt	- 2	.	- 2	- 4	- 7	- 8
		Gem.	**- 1**	**.**	**- 1**	**- 2**	**- 2**	**- 3**
		LSt	- 1	.	- 1	- 2	- 2	- 3

Anmerkungen:
[1)] Wirkung für den ersten vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

5. Erfüllungsaufwand

5.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Ausweitungen der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung und die Steuerbegünstigung für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile kein Mehraufwand.

5.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Ausdehnung der Steuerbegünstigung für reine Elektrofahrzeuge im Kraftfahrzeugsteuergesetz führt zu keiner Veränderung des Erfüllungsaufwandes für die Wirtschaft.

Für die Wirtschaft vermindert sich der Erfüllungsaufwand im Umfang von jährlich 50 000 Euro durch die Einführung der Steuervergünstigungen im Einkommensteuergesetz. Besteuerungstatbestände und somit auch Aufzeichnungserfordernisse werden reduziert.

Der laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aus diesem Regelungsvorhaben unterliegt der One in, one out-Regel (Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015). Da es sich dabei um Entlastungen in Höhe von 50 000 Euro handelt, stehen diese als Kompensationsvolumen für künftige Regelungsvorhaben des Bundesministeriums der Finanzen zur Verfügung.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Die Bürokratiekosten aus Informationspflichten vermindern sich um 50 000 Euro jährlich.

5.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ergibt sich infolge der Anpassung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes einmalig im Jahr 2016 ein Erfüllungsaufwand für die Bundeszollverwaltung:

Für die Anpassung des IT- Fachverfahrens-Kraftfahrzeugsteuer fällt im Jahr 2016 ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 290 000 Euro an. Davon entfallen auf die Verlängerung der Steuerbefreiung ca. 92 000 Euro und auf die begünstigten Umrüstungen ca. 198 000 Euro. Dieser Mehraufwand im Einzelplan 08 im Kapitel 0813 soll finanziell innerhalb des Einzelplans 08 ausgeglichen werden.

Die Prüfung der neuen Steuervergünstigungen im Einkommensteuergesetz führt zu geringfügig höherem Aufwand für die Verwaltung der Länder. Dabei entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von insgesamt 5 000 Euro.

6. Weitere Kosten

Der Sozialversicherung entstehen bei der Beitragserhebung insgesamt Mindereinnahmen in einer Größenordnung von rund 6,5 Mio. Euro jährlich.

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen keine direkten sonstigen Kosten.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

7. Weitere Gesetzesfolgen

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituation von Frauen und Männern sind keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien zuwiderlaufen.

VII. Befristung; Evaluierung

Die Regelungen bei der Kraftfahrzeugsteuer und der Einkommensteuer sind befristet bis 31. Dezember 2020.

Wegen der nicht signifikanten Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand ist eine Evaluation der Regelungen nicht erforderlich.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Zu Nummer 1

§ 3d Absatz 1 Satz 2

Elektromobilität ist ein wichtiges Element klimagerechter Verkehrs- und Energiepolitik. Um ihre Entwicklung weiter voranzutreiben, hat die Bundesregierung am 27. April 2016 ein weiteres Maßnahmenpaket vorgestellt. Zusätzlich zu diesen Maßnahmen sollen alle bis 31. Dezember 2020 erstmals zugelassenen Personenkraftwagen, Nutzfahrzeuge, Leichtfahrzeuge und Krafträder für zehn Jahre von der Kraftfahrzeugsteuer befreit werden, wenn sie lokal emissionsfreie reine Elektrofahrzeuge im Sinne des § 9 Absatz 2 sind. Es handelt sich gegenwärtig vor allem um batterieelektrische Fahrzeuge und zunehmend auch um wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Fahrzeuge. Dies gilt rückwirkend ab dem 1. Januar 2016. Bislang galt eine auf fünf Jahre reduzierte Befreiung.

Seit der Reform der Kraftfahrzeugsteuer in 2009 werden Personenkraftwagen mit Erstzulassung ab 1. Juli 2009 grundsätzlich nach CO_2-Emissionen und Hubraum besteuert. Die emissionsorientierte Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer ist grundsätzlich technikneutral ausgestaltet. Die befristete Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für lokal emissionsfreie reine Elektrofahrzeuge fügt sich schlüssig in diese Steuersystematik ein.

Zu Nummer 2

§ 3d Absatz 2 Satz 1

Die eingefügte Verweisung dient der Rechtsklarheit hinsichtlich des Ausschlusses von Doppelförderungen auch unter Berücksichtigung des neu angefügten § 3d Absatz 4.

Zu Nummer 3

§ 3d Absatz 4 – neu –

Bislang werden nach § 3d ausschließlich erstmals zugelassene reine Elektrofahrzeuge im Sinne des § 9 Absatz 2 durch befristete Steuerbefreiung begünstigt. Zwischenzeitlich hat sich auch die komplette Elektro-Umrüstung von Bestandsfahrzeugen, die ursprünglich mit Verbrennungsmotoren zugelassen waren, fortentwickelt. Dies trägt in begrenztem Umfang ebenfalls zu lokal emissionsfreier Mobilität bei. Da die emissionsorientierte Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer technologieneutral ausgerichtet ist, wird die zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge auf technisch angemessene, verkehrsrechtlich genehmigte Elektro-Umrüstungen ausgeweitet. Die Steuerbefreiung wird ab dem Tag der von den Zulassungsbehörden festgestellten Einhaltung aller Voraussetzungen gewährt. Alle übrigen Bestimmungen gelten entsprechend. Die befristete Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für entsprechend lokal emissionsfreie reine Elektrofahrzeuge fügt sich schlüssig in die Steuersystematik ein.

Zu Artikel 2 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

Zu Nummer 1

§ 3 Nummer 46 – neu –

Die im neuen § 3 Nummer 46 EStG geregelte Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs des Arbeitnehmers im Betrieb des Arbeitgebers honoriert das umweltfreundliche Engagement der Besitzer von Elektrofahrzeugen oder Hybridelektrofahrzeugen und deren Arbeitgeber, die Aufladungen im Betrieb unentgeltlich oder verbilligt ermöglichen. Betrieb des Arbeitgebers ist die ortsfeste betriebliche Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens (§ 15 des Aktiengesetzes); die Steuerbefreiung gilt auch für Leiharbeitnehmer im Betrieb des Entleihers (entsprechend § 9 Absatz 4 Satz 1 EStG). Durch das Abstellen auf den Betrieb des Arbeitgebers soll sichergestellt werden, dass sich der jeweilige Arbeitgeber selbst unmittelbar an dem Ausbau der Ladeinfrastruktur beteiligt.

Dies ist ein weiterer Baustein zur Förderung der Elektromobilität. Die vorgesehene Regelung fügt sich in den Katalog des § 3 EStG ein, der auch aus anderen Lenkungs- und Fördermotiven heraus bestimmte Arbeitgeberleistungen steuerfrei stellt (insbesondere die private Nutzung betrieblicher Datenverarbeitungs- und Telekommunikationsgeräte in Nummer 45).

Zudem werden Vorteile aus der vom Arbeitgeber zur privaten Nutzung überlassenen betrieblichen Ladevorrichtung in die Steuerfreiheit einbezogen. Ladevorrichtung in diesem Sinne ist die gesamte Ladeinfrastruktur einschließlich Zubehör und in diesem Zusammenhang erbrachten Dienstleistungen (beispielsweise die Installation oder Inbetriebnahme der Ladevorrichtung).

Für die private und betriebliche Nutzung eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs reicht es nicht aus, wenn es nur im Betrieb des Arbeitgebers aufgeladen wird. Auf Grund der noch begrenzten Batteriekapazität und der damit verbundenen geringen Reichweite muss der Arbeitnehmer das Elektrofahrzeug oder Hybridelektrofahrzeug regelmäßig zusätzlich aufladen. Dies setzt insbesondere für Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge mit einer größeren Batteriekapazität eine entsprechende Ladevorrichtung voraus. Wird sie vom Arbeitgeber unentgeltlich oder verbilligt zur privaten Nutzung überlassenen, bleibt der so entstehende geldwerte Vorteil nach der Neuregelung steuerfrei.

Die Steuerbefreiung des vom Arbeitgeber gestellten Ladestroms und der betrieblichen Ladevorrichtung soll in Fällen einer Entgeltumwandlung ausgeschlossen sein. Deshalb setzt die Steuerbefreiung voraus, dass die Vorteile vom Arbeitgeber zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn gewährt werden.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

§ 40 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung auf Grund der neu angefügten Nummer 6 (s. Buchstabe b).

Zu Buchstabe b

§ 40 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 – neu –

Die Regelungen der neuen Nummer 6 in § 40 Absatz 2 Satz 1 EStG sollen die rasche Verbreitung der Elektromobilität fördern. Deshalb erhält der Arbeitgeber die Möglichkeit, geldwerte Vorteile aus der unentgeltlichen oder verbilligten Übereignung der Ladevorrichtung für Elektrofahrzeuge oder Hybridelektrofahrzeuge an den Arbeitnehmer pauschal mit 25 Prozent Lohnsteuer zu besteuern. Hinzu kommen noch der Solidaritätszuschlag sowie ggf. die Kirchensteuer.

Trägt der Arbeitnehmer die Aufwendungen für den Erwerb und den Betrieb der (privaten) Ladevorrichtung selbst, kann der Arbeitgeber diese Aufwendungen bezuschussen. Zur Vereinfachung des Besteuerungsverfahrens kann der Arbeitgeber die Lohnsteuer für Zuschüsse pauschal mit 25 Prozent erheben.

Die Pauschalierung der Lohnsteuer bei Übereignung der Ladevorrichtung und für Zuschüsse soll in Fällen einer Entgeltumwandlung ausgeschlossen sein. Deshalb setzt die Pauschalierung der Lohnsteuer voraus, dass die Übereignung und die Zuschüsse zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn erfolgen.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

§ 52 Absatz 4 Satz 10 – neu –

Im Interesse einer möglichst zeitnahen Anreizwirkung und unter Berücksichtigung des noch nicht absehbaren technischen Fortschritts wird die Steuerbefreiung zunächst bis 2020 befristet.

Zu Buchstabe b

§ 52 Absatz 37c – neu –

Im Interesse einer möglichst zeitnahen Anreizwirkung und unter Berücksichtigung des noch nicht absehbaren technischen Fortschritts wird die Steuerbefreiung zunächst bis 2020 befristet.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 bestimmt, dass die Änderungen durch das vorliegende Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft treten.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität (NKR-Nr. 3747)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Wirtschaft Entlastung:	- 50.000 Euro
Verwaltung Einmaliger Erfüllungsaufwand	295.000 Euro
Bürgerinnen und Bürger	keine Auswirkungen
One in, one out-Regel	Im Sinne One in, one out - Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von 50.000 Euro dar.
Der Nationale Normenkontrollrat hält vor dem Hintergrund der haushälterischen Auswirkungen dieses Regelungsvorhaben in den Jahren 2017 bis 2020 von insgesamt 50 Mio. Euro eine Evaluation für angebracht.	

II. Im Einzelnen

Inhalt des Regelungsvorhabens

Mit dem Gesetz zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität soll zum einen im Kraftfahrzeugsteuergesetz die fünfjährige Steuerbefreiung für Elektro-Kraftfahrzeuge (Elektrofahrzeuge) rückwirkend auf zehn Jahre ausgedehnt werden. Die zehnjährige Steuerbefreiung soll für im Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2020 erstmals zugelassene Elektrofahrzeuge gelten. Außerdem soll die zehnjährige Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge auf technisch angemessene, verkehrsrechtlich genehmigte Elektro-Umrüstungen ausgeweitet werden.

Durch die Änderung des Einkommensteuergesetzes sollen die Arbeitgeber sich durch einen steuerlichen Anreiz stärker an dem Ausbau der Ladeinfrastruktur beteiligen. Deshalb wird eine Steuerbefreiung für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das Aufladen eines privaten Elektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers eingeführt. Zusätzlich wird die Überlassung von Ladevorrichtungen an Arbeitnehmer begünstigt.

Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um 50.000 Euro. Dies resultiert aus einer Verminderung der Aufzeichnungspflichten in den Fällen der Steuerbefreiung. Grundlage dieser ex-ante Berechnung des Erfüllungsaufwandes sind angenommene 1.000 Fällen (Arbeitnehmer pro Jahr) mit einer jeweiligen Entlastung von 50 Euro.

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Der Verwaltung entsteht durch die Änderung bei der Kraftfahrzeugsteuer infolge der Verlängerung der Steuerbefreiung ein einmaliger Erfüllungsaufwand im Jahr 2016 von 290.000 Euro. Für die Prüfung der neuen Steuervergünstigungen im Einkommensteuergesetz müssen für die Lohnsteuer-Außenprüfer neue Schulungsunterlagen erstellt werden. Dadurch entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von 5.000 Euro.

Evaluation

Wegen der nicht signifikanten Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand hält die Bundesregierung eine Evaluation des Regelungsvorhabens für nicht erforderlich.

Das Regelungsvorhaben muss zwar nach dem Beschluss des Staatssekretär-Ausschusses Bürokratieabbau vom 23.01.2013 nicht evaluiert werden, da durch das Regelungsvorhaben kein jährlicher Erfüllungsaufwand von mindestens 1 Mio. Euro für die Wirtschaft oder 1 Mio. Euro für die Verwaltung zu erwarten ist. Dennoch hält der Nationale Normenkontrollrat vor dem Hintergrund der haushälterischen Auswirkungen dieses Regelungsvorhaben in den Jahren 2017 bis 2020 von insgesamt 50 Mio. Euro eine Evaluation für angebracht. Aus Sicht des Normenkontrollrates sollte die Evaluation nicht zuletzt auch dazu dienen, Anhaltspunkte dafür liefern, ob und inwieweit die nach dem Ende der nunmehr bis 31. Dezember 2020 in § 3d EStG vorgesehene Steuerbefreiung die weitere derzeit gesetzlich vorgesehene Begünstigung durch hälftige ermäßigte Besteuerung sinnvoll, angemessen, ziel- und zweckadäquat ist. Bei der Evaluation sollte insbesondere untersucht werden, inwieweit die mit diesem Gesetzesvorhaben eingeführten steuerlichen Vergünstigungen unter Berücksichtigung der anderen Maßnahmen aus dem Gesamtpaket der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität dazu beigetragen haben, den Anteil an Elektrofahrzeugen an den Neuzulassungen von derzeit unter 1 Prozent deutlich zu erhöhen und inwieweit diese Einfluss auf die marktwirtschaftliche Entwicklung hatten.

Dr. Ludewig	Funke
Vorsitzender	Berichterstatter

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333